



University of Tehran Press

Private Law

Home Page: <https://jolt.ut.ac.ir>

Online ISSN: 2423-6209

Comparative Study of Aircraft Financing Focused on Lease Agreements

Pouriya Khoshabi¹ | Majidreza Arabahmadi^{2*} | Hamidreza Alikarami³

1. Department of Law, Ar.C, Islamic Azad University, Arak -Iran. Email: pouriya.khoshabi@iau.ac.ir

2. Corresponding Author, Department of Law, Ar.C, Islamic Azad University, Arak, Iran. Email: ma.arabahmadi@iau.ac.ir

3. Department of Law, Ar.C, Islamic Azad University, Arak, Iran. Email: h.r.alikarami@iau.ac.ir

ARTICLE INFO

Article type:
Research Article

Article History:

Received: September 19, 2025

Revised: October 03, 2025

Accepted: October 12, 2025

Published online: 15 October 2025

Keywords:

Aircraft leasing,
Civil law,
Financing,
Legal comparison,
Aviation industry.

ABSTRACT

The issue of financing for air transport companies has always been a significant and pressing challenge. The aircraft lease agreement, as one of the key instruments in the aviation industry, plays a crucial role, particularly in financing and managing the air fleet. This type of contract allows airlines to expand their fleets effectively without the need for substantial investments in purchasing aircraft, thereby enabling them to manage their operational costs more efficiently. In Iranian law, aircraft lease agreements are utilized within the frameworks of international norms for the operation of these vehicles. This article analyzes the legal aspects of aircraft lease agreements within the Iranian legal system and compares them with certain other legal systems. The types of aircraft leases include wet leases and dry leases. Given the importance of these contracts in facilitating economic activities, this research can contribute to a better understanding and improvement of the legal status of aircraft lease agreements by offering practical suggestions, such as accession to the Cape Town Convention on Mobile Equipment and the development of relevant legal knowledge, including the establishment of specific regulations regarding aircraft leasing.

Cite this article: Khoshabi, P.; Arabahmadi, M. & Alikarami, H. (2025). Comparative Study of Aircraft Financing Focused on Lease Agreements. *Private Law*.22 (1), 153-166. <http://doi.org/10.22059/jolt.2025.402195.1007410>



© Authors retain the copyright and full publishing rights.

Publisher: University of Tehran Press.

DOI: <http://doi.org/10.22059/jolt.2025.402195.1007410>



انتشارات دانشگاه تهران

حقوق خصوصی

سایت نشریه: <https://jolt.ut.ac.ir>

شاپا الکترونیکی: ۶۲۰۹-۲۴۲۳

بررسی تطبیقی تأمین مالی هواپیما با محوریت قرارداد اجاره

پوریا خوش‌آبی^۱ | مجیدرضا عرب‌احمدی^{۲*} | حمیدرضا علی‌کرمی^۳

۱. گروه علمی حقوق، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران. رایانامه: pouriya.khoshabi@iau.ac.ir

۲. نویسنده مسئول، گروه علمی حقوق، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران. رایانامه: ma.arabahmadi@iau.ac.ir

۳. گروه علمی حقوق، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران. رایانامه: h.r.alikarami@iau.ac.ir

اطلاعات مقاله

چکیده

نوع مقاله:

پژوهشی

تاریخ‌های مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۶/۲۸

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۷/۱۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۷/۲۰

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۷/۲۳

کلیدواژه:

اجاره هواپیما،

تأمین مالی،

حقوق ایران،

صنعت هوانوردی،

مقایسه حقوقی.

موضوع تأمین مالی برای شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی همواره پر چالش و مبتلابه است. قرارداد اجاره هواپیما به عنوان یکی از ابزارهای کلیدی در صنعت هوانوردی، به‌ویژه در تأمین مالی و مدیریت ناوگان هوایی، نقش بسزایی ایفا می‌کند. این نوع قرارداد به شرکت‌های هواپیمایی این امکان را می‌دهد تا بدون نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان برای خرید هواپیما ناوگان خود را توسعه دهند و به طور مؤثری هزینه‌های عملیاتی خود را مدیریت کنند. در حقوق ایران، قرارداد اجاره هواپیما تحت چارچوب‌های مرسوم بین‌المللی و برای بهره‌برداری از این وسیله نقلیه به کار می‌رود. این مقاله به تحلیل حقوقی قراردادهای اجاره هواپیما در نظام حقوقی ایران و مقایسه آن با برخی نظام‌های حقوقی می‌پردازد. انواع اجاره هواپیما عبارت از اجاره تر و خشک و تأمین مالی است که با توجه به اهمیت این قراردادها در تسهیل فعالیت‌های اقتصادی این تحقیق می‌تواند با ارائه پیشنهادها و عملی از جمله الحاق به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تجهیزات متحرک (کیپ‌تاون) و توسعه دانش حقوقی مرتبط، مانند وضع مقررات خاص در خصوص اجاره هواپیما، به درک بهتر و بهبود وضعیت حقوقی قراردادهای اجاره هواپیما کمک کند.

استناد: خوش‌آبی، پوریا؛ عرب‌احمدی، مجیدرضا و علی‌کرمی، حمیدرضا (۱۴۰۴). بررسی تطبیقی تأمین مالی هواپیما با محوریت قرارداد اجاره. حقوق خصوصی، ۲۲ (۱) ۱۵۳-۱۶۶.

<http://doi.org/10.22059/jolt.2025.402195.1007410>

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

© نویسندگان.

DOI: <http://doi.org/10.22059/jolt.2025.402195.1007410>



مقدمه

صنعت هوانوردی، به منزله یکی از صنایع بسیار مهم و پویا در جهان، نیازمند ابزارهای مالی و قانونی مناسب برای تأمین نیازهای خود است. قرارداد اجاره هواپیما، به مثابه یکی از این ابزارها، به شرکت‌های هواپیمایی این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به خرید هواپیما ناوگان خود را توسعه دهند و به طور مؤثر هزینه‌های خود را مدیریت کنند. این نوع قرارداد به‌ویژه در شرایطی که بازار هوانوردی با نوسانات قیمتی و تقاضای متغیر مواجه است اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند (Baker, 2019: 45).

در نظام حقوقی ایران، قرارداد اجاره هواپیما تحت قوانین خاصی تنظیم شده و یکی از ابزارهای قانونی برای بهره‌برداری از این وسیله نقلیه مهم به شمار می‌آید. با این حال، چالش‌هایی در زمینه اجرای این قراردادها وجود دارد که می‌تواند بر فعالیت‌های اقتصادی و تجاری در این صنعت تأثیرگذار باشد. این مقاله به بررسی و تحلیل حقوقی قراردادهای اجاره هواپیما در نظام حقوقی ایران و مقایسه آن با نظام‌های حقوقی دیگر می‌پردازد و همچنین تأمین مالی هواپیما از طریق اجاره را، که یکی از جنبه‌های مهم این نوع قراردادهاست، مطالعه می‌کند.

اجاره هواپیما، به منزله یک استراتژی تأمین مالی، به شرکت‌های هواپیمایی این امکان را می‌دهد که با هزینه‌های کمتری نسبت به خرید، ناوگان خود را توسعه دهند. این نوع قرارداد به‌ویژه برای شرکت‌های نوپا یا شرکت‌هایی که به دنبال گسترش سریع ناوگان خود هستند بسیار جذاب است (Meyer, 2013: 110).

در این مقاله، انواع قراردادهای اجاره هواپیما، چالش‌های حقوقی مرتبط با آن، و تأمین مالی هواپیما از طریق اجاره به تفصیل بررسی خواهد شد.

مفهوم تأمین مالی هواپیما

تأمین مالی به معنای جمع‌آوری و تخصیص منابع مالی به منظور تأمین نیازهای مالی یک فرد یا سازمان است. این منابع می‌توانند از طریق منابع داخلی (مانند سود انباشته) یا منابع خارجی (مانند وام‌ها، انتشار سهام، سرمایه‌گذاری‌های خارجی) تأمین شوند (Brealey et al., 2016: 10). از آنجا که تأمین ناوگان هوایی نیازمند هزینه قابل توجهی است و تدارک این وضعیت مالی برای شرکت‌های هواپیمایی چالش فراوان ایجاد می‌کند، راهکارهای مختلفی برای ایجاد زمینه مساعد در اقتصاد دنیا پیش‌بینی شده که یکی از پرکاربردترین آن‌ها تأمین مالی با بهره‌مندی از قرارداد اجاره است که در این مقاله بررسی می‌شود.

چالش‌های حقوقی اجاره هواپیما

خطرات حقوقی موجود در تأمین مالی هواپیما از جمله حدود و ثغور تعهدات طرفین، ورشکستگی سرمایه‌پذیر، عدم انجام دادن تعهدات طرفین، قانون حاکم، وثایق، محکمه صالح به رسیدگی به اختلافات، و غیره به حدی است که موجبات نگرانی یا عدم دسترسی شرکت‌های هواپیمایی به آن را ایجاد کرده و آثار نامطلوب آن در فرسودگی و کاهش ایمنی ناوگان هوایی نمایان می‌شود. برای رفع این دغدغه مهم در صنعت هوانوردی، جامعه حقوقی بین‌المللی اقدام به تصویب کنوانسیون شناسایی بین‌المللی حقوق هواپیما موسوم به ژنو^۱ (۱۹۴۸) کرد. اما به دلیل اینکه معاهده یادشده بیشتر معرف حقوق مرتبط با هواپیما بود و تمهیدات لازم برای پاسخ دادن به نیازهای سرمایه‌گذاران و ایجاد امنیت مالی برای ایشان پیش‌بینی نشده بود، معاهده دیگری تحت عنوان حقوق بین‌المللی در خصوص تجهیزات متحرک موسوم به کیپ تاون^۲ (۲۰۰۱) نیز به تصویب رسید. معاهده نام‌برده تا حدود زیادی مسائل مبتلا به در حوزه تأمین مالی را پیش‌بینی و مقررات مناسبی نیز در این خصوص وضع کرده است.

با وجود اهمیت قراردادهای اجاره هواپیما در تسهیل معاملات و بهره‌برداری از این وسیله نقلیه، چالش‌های حقوقی متعددی در این زمینه وجود دارد. یکی از چالش‌های اصلی در قراردادهای اجاره هواپیما عدم شفافیت شرایط و الزامات قانونی است. این موضوع می‌تواند منجر به اختلافات بین طرفین و ایجاد مشکلات حقوقی شود. مثلاً در بسیاری از موارد مستأجران از عدم رعایت شرایط قرارداد توسط موجران شکایت دارند و این موضوع می‌تواند منجر به دعاوی حقوقی شود (جباری، ۱۳۹۹: ۱۵۰).

1. convention on the international recognition of rights in aircraft

2. convention on international interests in mobile equipment

- **نبود چارچوب قانونی مشخص:** قوانین و مقررات مربوط به اجاره هواپیما و تأمین مالی آن در ایران به طور کامل و مشخص تعریف نشده‌اند. در برخی موارد، نبود مقررات خاص در زمینه قراردادهای اجاره هواپیما می‌تواند موجب سردرگمی در شناسایی حقوق و تعهدات طرفین شود. به همین دلیل، نیاز به وضع مقررات خاص در خصوص قراردادهای اجاره هواپیما احساس می‌شود تا امنیت حقوقی در این حوزه افزایش یابد.
- **مسائل مرتبط با مالکیت:** مسائل مربوط به مالکیت هواپیما و حقوق مالکیت معنوی می‌تواند در فرایند اجاره و تأمین مالی مشکل‌ساز باشد. مثلاً، در صورت عدم اتکا به مقررات بین‌المللی در خصوص تابعیت و ثبت هواپیما، تعیین اینکه مالک واقعی هواپیما کیست و چه حقوقی دارد می‌تواند چالش اساسی در این حوزه تلقی شود. یکی از معایب اصلی تأمین مالی از طریق اجاره عدم مالکیت هواپیما است. این موضوع می‌تواند منجر به عدم کنترل کامل بر عملیات و مدیریت ناوگان شود و در شرایط بحرانی مشکلاتی ایجاد کند (Baker, 2019: 45).
- **مشکلات در تأمین مالی:** به دلیل محدودیت در منابع مالی داخل کشور و همچنین به دلیل تحریم‌های بین‌المللی و محدودیت‌های مالی ناشی از آن، تأمین مالی هواپیما از طریق اجاره برای شرکت‌های ایرانی دشوار است. این موضوع می‌تواند بر توانایی شرکت‌ها در تأمین مالی و اجاره هواپیما تأثیر بگذارد.
- **مسائل بیمه:** تأمین بیمه برای هواپیماهای اجاره‌ای می‌تواند با چالش‌هایی مواجه شود؛ به‌ویژه در شرایط تحریم و محدودیت‌های بین‌المللی. نبود بیمه مناسب می‌تواند ریسک‌های مالی و نهایتاً اثرگذاری منفی بر تصمیم‌گیران و سرمایه‌گذاران فعال در حوزه صنعت هوایی را افزایش دهد.
- **کنوانسیون‌های بین‌المللی:** موضوع توافقات بین‌المللی در زمینه تأمین مالی هواپیما، مانند معاهده کیپ تاون، می‌تواند تسهیل‌کننده تلقی شود. این در حالی است که تاکنون ایران به عضویت در این معاهده درنیامده است.
- **تعارضات قضایی:** در صورت بروز اختلافات حقوقی، حل و فصل این اختلافات می‌تواند زمان‌بر و پرهزینه باشد.
- **مقررات مالیاتی:** مسائل مربوط به مالیات و عوارض می‌تواند بر فرایند اجاره تأثیر بگذارد. عدم شفافیت یا ابهامات احتمالی در قوانین مالیاتی می‌تواند منجر به هزینه‌های غیر منتظره و مشکلات مالی شود.
- **تغییرات سیاسی و اقتصادی:** تغییرات در سیاست‌ها و شرایط اقتصادی کشور می‌تواند بر قراردادهای اجاره تأثیر بگذارد. این تغییرات می‌توانند حسب مورد منجر به افزایش یا کاهش هزینه‌ها یا عدم توانایی در تأمین مالی شوند.
- **مسائل مربوط به استانداردهای ایمنی:** با توجه به متوسط عمر ناوگان هوایی، هزینه قابل توجه برای رعایت استانداردهای ایمنی و نگهداری هواپیما در ایران، و تحریم‌های ظالمانه، تأمین حداقل‌های ایمنی هوانوردی ممکن است با چالش‌هایی مواجه شود. عدم رعایت این استانداردها می‌تواند منجر به مشکلات حقوقی و مالی متعدد برای سرمایه‌گذار و سرمایه‌پذیران شود.
- **تأثیرات ناشی از تحریم‌ها:** تحریم‌های ظالمانه علیه ایران می‌تواند به طور مستقیم بر فرایند تأمین مالی و اجاره هواپیما تأثیر بگذارد. این تحریم‌ها ممکن است باعث محدودیت در دسترسی به منابع مالی و تأمین‌کنندگان بین‌المللی شود.
- **هزینه‌های بالای اجاره:** در برخی موارد، هزینه‌های اجاره هواپیما می‌تواند بالاتر از هزینه‌های خرید باشد، به‌ویژه در شرایطی که شرکت‌ها به دنبال اجاره هواپیماهای جدید و مدرن هستند (Meyer, 2013).
- **محدودیت‌های قراردادی:** شرایط قراردادهای اجاره ممکن است محدودیت‌هایی برای مستأجر ایجاد کند، از جمله محدودیت در استفاده از هواپیما یا الزامات مربوط به نگهداری و تعمیرات (Eshraghi Arani, 2016). همچنین، با توجه به شرایط خاص و پیچیدگی قراردادهای اجاره، نیاز به استفاده از مشاور حقوقی یا دانش تخصصی ناگزیر خواهد بود.
- با وجود این، تأمین مالی هواپیما از طریق اجاره، به منزله یک ابزار مالی مهم در صنعت هوانوردی، به شرکت‌های هواپیمایی این امکان را می‌دهد که با هزینه‌های کمتری ناوگان خود را توسعه دهند و در عین حال از مزایای مالی و عملیاتی بیشتری بهره‌مند شوند.

با این حال، نیاز به توجه به چالش‌ها و محدودیت‌های این نوع تأمین مالی نیز احساس می‌شود. به همین دلیل، شرکت‌ها باید با دقت بسیار شرایط قراردادهای اجاره را بررسی و تصمیمات مالی خود را بر اساس تحلیل‌های دقیق و جامع اتخاذ کنند. هواپیما از جمله اموال و وسایلی است که گران‌قیمت به شمار می‌رود. به عبارت دیگر، خرید و بهره‌برداری از هواپیما یا نیازمند داشتن پول زیاد است یا نیازمند سازکار تأمین مالی. در طول تاریخ هوانوردی و توسعه استفاده از این وسیله حمل‌ونقل، روش‌های مختلفی برای تأمین مالی هواپیما در نظر گرفته شده و مورد استفاده قرار گرفته است تا بتواند نیاز مبرم خرید هواپیما توسط ذی‌نفعان را پوشش دهد (Guzhva et al., 2024: 6). تأمین مالی هواپیما از طریق اجاره یکی از استراتژی‌های کلیدی در صنعت هوانوردی است که به شرکت‌های هواپیمایی این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان برای خرید هواپیما، ناوگان خود را توسعه دهند. این روش به‌ویژه برای شرکت‌های نوپا یا شرکت‌هایی که به دنبال گسترش سریع ناوگان خود هستند بسیار جذاب است (Baker, 2019: 5).

اهمیت تأمین مالی از طریق اجاره

تأمین مالی هواپیما از طریق اجاره به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که با پرداخت مبلغ اجاره، به طور موقت، از هواپیما استفاده کنند. این نوع تأمین مالی به‌ویژه در شرایطی که بازار هوانوردی با نوسانات قیمتی و تقاضای متغیر مواجه است اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. اجاره، به منزله یک ابزار مالی، فرصت‌هایی را در اختیار شرکت‌ها قرار می‌دهد:

- کاهش ریسک مالی: با اجاره هواپیما، شرکت‌ها می‌توانند ریسک‌های مالی مرتبط با خرید هواپیما را کاهش دهند. در

صورت نوسانات اقتصادی یا تغییرات ناگهانی در بازار، شرکت‌ها مجبور به پرداخت هزینه‌های کلان خرید نخواهند بود (Meyer, 2013: 110).

- انعطاف‌پذیری بیشتر: شرکت‌ها می‌توانند با توجه به نیازهای خود انواع مختلف هواپیما را اجاره کنند و در نتیجه به سرعت به تغییرات بازار پاسخ دهند. این انعطاف‌پذیری به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که به راحتی ناوگان خود را تغییر یا گسترش دهند (Eshraghi Arani, 2016).

- دسترسی به فناوری‌های جدید: اجاره هواپیما به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که به فناوری‌های روز و جدید دسترسی پیدا کنند بدون آنکه نیاز به سرمایه‌گذاری کلان برای خرید داشته باشند. این موضوع به‌ویژه در صنعت هوانوردی که فناوری‌ها به سرعت در حال تغییرند حائز اهمیت است (Baker, 2019: 45).

ماهیت قرارداد اجاره هواپیما

اجاره در لغت به معنی کرایه دادن، در اختیار گذاشتن، زنده کردن، پناه دادن، امان دادن، و رهنیدن آمده است و اجاره‌بها مالی است که مستأجر به موجر می‌دهد و اصطلاحاً عقدی است برای واگذاری منافع در مقابل عوض معین (عمید، ۱۳۷۵: ۹۱). ماده ۴۶۶ قانون مدنی عقد اجاره را این‌گونه تعریف کرده است: «اجاره عقدی است که به موجب آن مستأجر مالک منافع عین مستأجره می‌شود، اجاره‌دهنده را موجر و اجاره‌کننده را مستأجر و مورد اجاره را عین مستأجره گویند».

همچنین، مرز ماهیت حقوقی عقد اجاره با عقد موجد حق انتفاع نیز با در نظر گرفتن چهار نکته مشخص خواهد شد:

۱. در اجاره مالکیت ایجاد می‌شود، ولی در حق انتفاع صرفاً حق انتفاع و بهره‌مندی ایجاد می‌شود.

۲. اجاره عقدی معوض است، درحالی که حق انتفاع می‌تواند معوض باشد.

۳. اجاره همیشه عقدی لازم است، درحالی که حق انتفاع در حالت حبس مطلق جایز است.

۴. در اجاره امکان اجاره دادن توسط مستأجر وجود دارد، ولی در حق انتفاع این‌گونه نیست.

بنابراین قرارداد اجاره هواپیما یک توافق دوطرفه تعریف می‌شود که در آن یکی از طرفین (موجر) به طرف دیگر (مستأجر) اجازه می‌دهد که از هواپیمای خود به مدت معین و در ازای پرداخت مبلغی (اجاره‌بها) استفاده کند. این تعریف در زمینه قوانین

هوانوردی و حقوق تجاری بین‌المللی نیز مورد تأکید قرار گرفته است (Meyer, 2013: 102). همچنین، این نوع قرارداد یک ابزار قانونی برای تأمین نیازهای تجاری و اقتصادی در صنعت هوانوردی شناخته می‌شود (Baker, 2019: 45).

انواع قراردادهای اجاره هواپیما

قراردادهای اجاره هواپیما به دو نوع اصلی تقسیم می‌شوند که شامل اجاره خشک^۱ و اجاره تر^۲ است. این انواع اجاره به طور خاص در صنعت هوانوردی مهم‌اند و هر یک ویژگی‌ها و شرایط اختصاصی خود را دارند.

اجاره تر

به طور خاص، در مقررات هوانوردی فدرال آمریکا «اجاره مرطوب» اجاره هواپیما با حداقل یک خدمه تعریف می‌شود که در اجاره مرطوب هزینه پرداخت شده در حمل و نقل هوایی شبیه استفاده از تاکسی است. به عبارت دیگر، اجاره‌ای است که به موجب آن اجاره‌دهنده هم هواپیما هم حداقل یک خدمه هواپیما را فراهم می‌کند و کنترل عملیاتی در دست موجر خواهد بود (اداره هوانوردی فدرال، ۲۰۲۱: ۲ و ۴). این نوع اجاره معمولاً برای مدت کوتاه و در شرایط اضطراری مورد استفاده قرار می‌گیرد. اجاره تر به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به سرمایه‌گذاری در خرید هواپیما به سرعت به تقاضای بازار پاسخ دهند (Baker, 2019: 78). به عبارت دیگر، در اجاره تر همه مسئولیت‌های مربوط به پرواز بر عهده موجر است و مستأجر فقط از هواپیما استفاده می‌کند. این نوع اجاره به‌ویژه برای شرکت‌های هواپیمایی، که به دنبال افزایش ناوگان خود هستند، بسیار مناسب است (Baker, 2019: 78). همچنین، اجاره تر به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به سرمایه‌گذاری در خرید هواپیما به سرعت به توسعه ناوگان هوایی خود اقدام کنند و به تقاضای بازار پاسخ دهند.

مطابق ماده ۱ دستورالعمل خرید و اجاره وسایل پرنده سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران، اجاره تر عبارت است از: «اجاره وسیله پرنده‌ای که در حالت عملیات تجاری مسافر، بار، و پست عملیات آن وسیله پرنده تحت AOC^۳ اجاره‌دهنده باشد».

اجاره تر به طور کلی به دو دسته اصلی تقسیم می‌شود:

- اجاره تر کامل^۴: در این نوع از اجاره همه خدمات شامل خدمه، سوخت، نگهداری، و سایر خدمات مربوط به پرواز توسط

موجر تأمین می‌شود. مستأجر فقط مسئولیت پرداخت هزینه اجاره را دارد (Belobaba et al., 2015: 123).

- اجاره تر جزئی^۵: در این نوع برخی از خدمات، مانند خدمه، توسط موجر تأمین می‌شود؛ اما مستأجر مسئولیت سایر

خدمات را بر عهده دارد. این نوع اجاره معمولاً زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرد که مستأجر بخواهد کنترل بیشتری بر عملیات خود داشته باشد (Molen, 2018: 98).

اجاره خشک

اجاره خشک هواپیما اجاره‌ای است که در آن اجاره‌دهنده هواپیما را تهیه می‌کند و مستأجر خدمه خود را تأمین می‌کند و کنترل عملیاتی در دست مستأجر است. عامل کلیدی تعیین اینکه آیا کنترل عملیاتی به درستی منتقل شده است و اجاره‌نامه در واقع یک اجاره خشک است خدمه است. اگر موجر خدمه را فراهم کند، اجاره تر و در غیر این صورت اجاره خشک محسوب می‌شود (اداره هوانوردی فدرال، ۲۰۲۱: ۲ و ۴).

در اجاره خشک فقط هواپیما به مستأجر اجاره داده می‌شود و خدمه و خدمات پرواز بر عهده مستأجر است. این نوع اجاره معمولاً برای مدت طولانی‌تر و به منظور استفاده تجاری از هواپیما انجام می‌شود. در این حالت، مستأجر مسئولیت‌های مربوط به

1. dry lease

2. wet lease

3. air operator certificate (گواهینامه انجام دادن عملیات پرواز)

4. full wet lease

5. partial wet lease

پرواز، از جمله استخدام خدمه و تأمین خدمات نگهداری و تعمیرات، را بر عهده دارد (Eshraghi Arani, 2016: 56). اجاره خشک به‌ویژه برای شرکت‌های هواپیمایی که قصد دارند کنترل بیشتری بر عملیات خود داشته باشند مناسب است. به‌علاوه، این نوع اجاره به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که از مزایای مالی بیشتری بهره‌مند شوند. زیرا می‌توانند با استفاده از هواپیماهای اجاره‌ای هزینه‌های عملیاتی خود را کاهش دهند (Meyer, 2013: 110).

اجاره خشک نیز به چند نوع تقسیم می‌شود:

- اجاره خشک عملیاتی^۱: در این قرارداد، مستأجر مسئولیت‌های کامل عملیاتی را بر عهده دارد و موجر فقط مالک هواپیما است. این نوع اجاره معمولاً برای شرکت‌های هواپیمایی بزرگ، که دارای زیرساخت‌های لازم برای مدیریت عملیات هستند، مناسب است. اجاره عملیاتی چیزی بیش از یک قرارداد اجاره نیست و هیچ هدفی برای به دست آوردن (مالکیت) مال موضوع قرارداد در انتهای دوره ندارد. نویسنده‌ای دیگر در خصوص این نوع قرارداد گفته است اجاره‌نامه عملیاتی هواپیمای تجاری حاوی مجموعه‌ای از بندهای مربوط به استانداردهای شرایط تحویل مجدد هواپیما در زمان انقضای اجاره است (Akcert, 2016: 16).

بنابراین دریافتیم که اجاره عملیاتی به طور سنتی یک قرارداد اجاره هواپیما بین موجر (به عنوان مالک) و مستأجر (مثلاً یک شرکت هواپیمایی) برای مدت توافق‌شده است که معمولاً بیش از دوازده سال نیست. اجاره‌دهنده هواپیما را به مستأجر اجاره می‌دهد. مستأجر اجاره را می‌پردازد و در پایان مدت قرارداد هواپیما به موجر بازگردانده می‌شود. تحت این ساختار، ریسک مالکیت (و ارزش باقی‌مانده) با اجاره‌های عملیاتی، شامل الزامات نگهداری و بیمه، نسبت به اجاره‌های مالی و به منظور حفاظت از ارزش هواپیما سخت‌گیرانه‌تر است و این ریسک با اجاره‌دهنده باقی می‌ماند. حفاظت از ارزش هواپیما برای اجاره‌دهنده بسیار مهم است. زیرا پس از پایان اجاره اولیه موجر به دنبال اجاره مجدد هواپیما برای کسب درآمد بیشتر از دارایی است.

یک اجاره‌دهنده معمولاً چندین اجاره‌نامه عملیاتی را در طول عمر هواپیما و به منظور جبران هزینه‌های اولیه و بعدی آن منعقد می‌کند. بنابراین، اجاره‌های عملیاتی شامل موارد دقیق تعمیر و نگهداری، بیمه، و شرایط بازگشت می‌شود و علاوه بر پرداخت اجاره‌بها مستأجر ملزم به پوشش هزینه‌های نگهداری نیز خواهد بود.

- اجاره خشک مالی^۲: این نوع اجاره بیشتر بر اساس تأمین مالی و سرمایه‌گذاری است. در این حالت، مستأجر می‌تواند با پرداخت مبلغ اجاره به‌تدریج مالکیت هواپیما را به دست آورد. این نوع اجاره به‌ویژه برای شرکت‌هایی که به دنبال تأمین مالی برای خرید هواپیما هستند مناسب است.

موضوع اجاره مالی در اصل نوعی ابزار تأمین مالی است که به موجب آن مستأجر می‌تواند، در حین تهیه، تجهیزات را در اختیار داشته باشد و از آن استفاده کند؛ اگرچه این مستأجر همچنان باید اجاره‌بها را مانند مستأجر عملیاتی بپردازد. انتخاب نهایی برای مالکیت (تملک عین مستأجره) منعکس‌کننده ماهیت مالی این قرارداد تجاری (اجاره مالی) است (Wang, 2000: 16).

اجاره مالی^۳ به عنوان یکی از روش‌های تأمین مالی، به‌ویژه در عرف صنعت هوانوردی و تأمین مالی تجهیزات، دارای انواع مختلف است:

• **اجاره مالی کامل^۴:** در این نوع اجاره، اجاره‌گیرنده حق استفاده از دارایی (مانند هواپیما) را برای مدت معین به دست می‌آورد و معمولاً در پایان دوره اجاره حق خرید آن را نیز دارد. در این حالت، هزینه‌های نگهداری و بیمه معمولاً بر عهده اجاره‌گیرنده است و اجاره‌دهنده فقط مالک قانونی دارایی باقی می‌ماند.

• **اجاره مالی جزئی^۵:** در این نوع اجاره، اجاره‌گیرنده فقط بخشی از هزینه‌های مربوط به نگهداری و بیمه را بر عهده می‌گیرد و اجاره‌دهنده برخی از مسئولیت‌ها را حفظ می‌کند. این نوع اجاره می‌تواند انعطاف‌پذیری بیشتری به اجاره‌گیرنده بدهد.

1. operational dry lease
2. financial dry lease
3. finance lease
4. full finance lease
5. partial finance lease

- **اجاره مالی با حق خرید^۱:** این نوع اجاره به اجاره‌گیرنده این امکان را می‌دهد که در پایان دوره اجاره دارایی را با قیمت توافقی خریداری کند. این ویژگی می‌تواند برای شرکت‌هایی جذاب باشد که می‌خواهند در پایان دوره اجاره دارایی را به مالکیت خود درآورند.
- **اجاره مالی بین‌المللی^۲:** این نوع اجاره به منظور تأمین مالی تجهیزات در سطح گسترده و بین‌المللی انجام می‌شود و ممکن است تحت قوانین و مقررات بین‌المللی خاصی تنظیم شود (Guzhva et al., 2024: 62-68).

اجاره به شرط تملیک

اجاره به شرط تملیک^۳ قراردادی است که بر اساس آن کالایی در ازای اقساطی به مستأجر اجاره داده می‌شود و مالکیت کالا زمانی به طور کامل انتقال می‌یابد که این اقساط به پایان برسد یا اگر شرایط دیگری بین خودشان مقرر شده آن شرایط تحقق یابد (پاک‌دامن، ۱۳۷۳: ۲۸۰).

در ماده ۵۷ آیین‌نامه اجرایی اجاره به شرط تملیک مصوب ۱۳۶۱/۰۸/۲۶ شورای پول و اعتبار نیز چنین آمده است: «اجاره به شرط تملیک عقد اجاره‌ای است که در آن شرط شود مستأجر در پایان مدت اجاره و در صورت عمل به شرایط مندرج در قرارداد عین مستأجره را مالک گردد».

در اینکه آیا این قرارداد بیع است یا اجاره نیز اختلاف نظر وجود دارد. برخی معتقدند که آنچه ایجاد شده اجاره است و شرط تملیک چهره فرعی دارد و برخی دیگر معتقدند قصد واقعی طرفین بیع است و اجاره صرفاً مقدمه‌ای برای تحقق آن است (کاتوزیان، ۱۳۹۳: ۷۸ - ۷۹). اما با استناد به ماده ۶۷ آیین‌نامه یادشده که مقرر می‌دارد: «در قرارداد اجاره به شرط تملیک باید شرط شود که در پایان مدت اجاره و پس از پرداخت آخرین قسط مال الاجاره، در صورتی که کلیه تعهدات مستأجر طبق قرارداد انجام شده باشد، عین مستأجره در ملکیت مستأجر درآید.» این‌گونه استنباط می‌شود که تملیک مال شرط نتیجه است و پس از انقضای مدت اجاره و بدون انجام دادن عملی تملیک به نفع مستأجر اتفاق می‌افتد. بنابراین ماهیت اجاره به شرط تملیک چیزی جز عقد اجاره منضم به شرط تملیک نخواهد بود و به تبع مقررات حاکم بر عقد اجاره از جمله قواعد مندرج در فصل چهارم قانون مدنی اعم از شرایط ایجاد، مدت، نحوه تعیین اجاره‌بها، و غیره لازم‌الرعایه خواهد بود.

مقایسه ماهیت اجاره مالی و اجاره به شرط تملیک

با توجه به بررسی در خصوص ماهیت اجاره به شرط تملیک، که انجام شد، این قرارداد در حقیقت عقد اجاره‌ای با شرط تملیک عین مستأجره پس از پایان یافتن مدت اجاره است. بنابراین با عنایت به تعریف یادشده و همچنین با تدقیق در مفهوم اجاره مالی هواپیما (به‌ویژه اجاره مالی کامل و اجاره مالی با حق خرید) که قبلاً به آن پرداختیم می‌توانیم مهم‌ترین تشابه این دو تأسیس حقوقی را در امکان تملیک عین مال (هواپیما) پس از انقضای مدت اجاره عنوان کنیم.

به عبارت دیگر، فارغ از جزئیات قراردادی اجاره به شرط تملیک و اجاره مالی هواپیما، از جمله تعهدات طرفین و مدت قرارداد و نحوه تعیین ثمن، هدف از انعقاد هر دو قرارداد را در صورت اکتفا به ماهیت هواپیما می‌توان در تملیک عین مال تلقی کرد که مستأجر در ابتدای قرارداد اجاره امکان پرداخت ثمن را نداشته و یک فرصت مناسبی در ضمن استفاده از هواپیما در طول این دوره برای او فراهم شده است. ضمن اینکه دیگر اغراض مانند ترغیب به خرید و ارزیابی هواپیما برای انتخاب هوشمندانه نیز می‌تواند از جمله اهداف برای بهره‌مندی از این تأسیس حقوقی باشد.

اعتبار قرارداد اجاره هواپیما در حقوق بین‌الملل

با توجه به ماهیت عقد، برای اینکه یک قرارداد اجاره هواپیما معتبر باشد باید شرایط خاصی رعایت شود. این شرایط عبارت است از:

1. lease with purchase option
2. international finance lease
3. lease purchase agreement

- **قصد و اراده طرفین:** طرفین باید به طور واضح و صریح قصد خود را برای اجاره هواپیما بیان کنند.
 - **مشخص بودن موضوع اجاره:** هواپیمای مورد اجاره باید به طور دقیق مشخص شود، طوری که طرفین بدانند چه چیزی را اجاره می کنند.
 - **مشخص بودن مدت اجاره:** مدت اجاره باید به طور دقیق تعیین شود تا طرفین بدانند که این قرارداد برای چه مدتی معتبر است.
 - **مشخص بودن مبلغ اجاره:** مبلغ اجاره باید به طور دقیق مشخص شود و طرفین باید بر سر آن توافق کنند (همان: ۴۵).
- علاوه بر موارد یادشده که از اصول شناخته شده حقوقی برای ایجاد یک قرارداد اجاره است، برای متعهدی که در کشور عضو معاهدات بین المللی در این حوزه قرار دارد رعایت قواعد مصوب کنوانسیون کیپ تاون برای شناسایی قرارداد اجاره در حقوق بین الملل، با استناد به بند ۱ و ۲ از ماده ۳ آن معاهده، الزامی است^۱ بدین شرح:
- قرارداد تأمین مالی باید حتماً به صورت کتبی تنظیم شود.^۲
 - موضوع قرارداد باید هواپیمایی باشد که بایع یا موجر صلاحیت واگذاری آن را داشته باشد.^۳
 - مطابق با پروتکل ضمیمه کنوانسیون، شناسایی هواپیما امکان پذیر باشد.^۴
 - تعهداتی که تأمین شده است باید مشخص شود؛ ضمن اینکه لزومی به ذکر مبلغ تأمین شده نیست.^۵
 - تعیین کتبی مواردی که نقض قرارداد محسوب می شود.^۶ البته در صورت فقدان توافق یادشده ملاک نقض عهد عدم تحقق غرض اصلی سرمایه گذار خواهد بود. به عبارت دیگر، اگر طلبکار از آنچه به عنوان تعهدات سرمایه پذیر ذکر شده است به صورت قابل توجه، که معمولاً قابل اغماض نباشد، محروم شود، نقض عهد محقق شده است.^۷
 - تعیین نحوه و میزان خسارت وارده به سرمایه گذار که می تواند با روش های مختلف از جمله فروش یا واگذاری اجاره به غیر یا تصرف سود حاصل از فعالیت هواپیما تأمین شود.^۸

حقوق و تعهدات طرفین در قرارداد تأمین مالی هواپیما

در قرارداد تأمین مالی هواپیما از طریق اجاره یا همان اجاره به شرط تملیک مهم ترین حقوق و تکالیف سرمایه گذار (موجر) و سرمایه پذیر (مستأجر) را می توان چنین برشمرد:

تعهدات اجاره دهنده

- **تحویل هواپیما:** اجاره دهنده موظف است هواپیما را در شرایط مناسب و مطابق با مشخصات قرارداد به اجاره گیرنده تحویل دهد (Michael, 2020: 45).

1. 1. This Convention applies when, at the time of the conclusion of the agreement creating or providing for the international interest, the debtor is situated in a Contracting State. 2. The fact that the creditor is situated in a non-Contracting State does not affect the applicability of this Convention.

2. Article 7: (a) Is in writing.

3. (b) Relates to an object of which the chargor, conditional seller or lessor has power to dispose.

4. (c) Enables the object to be identified in conformity with the Protocol.

5. (d) in the case of a security agreement, enables the secured obligations to be determined, but without the need to state a sum or maximum sum secured.

6. Article 11: 1. The debtor and the creditor may at any time agree in writing as to the events that constitute a default or otherwise give rise to the rights and remedies specified in Articles 8 to 10 and 13.

7. 2. Where the debtor and the creditor have not so agreed, "default" for the purposes of Articles 8 to 10 and 13 means a default which substantially deprives the creditor of what it is entitled to expect under the agreement.

8. Article 8: In the event of default as provided in Article 11, the chargee may, to the extent that the chargor has at any time so agreed and subject to any declaration that may be made by a Contracting State under Article 54, exercise any one or more of the following remedies: (a) (b) (c) 2. take possession or control of any object charged to it; sell or grant a lease of any such object; collect or receive any income or profits arising from the management or use of any such object.

- **حفظ مالکیت:** اجاره‌دهنده باید مالکیت قانونی هواپیما را حفظ کند تا در پایان قرارداد انتقال مالکیت به اجاره‌گیرنده به طور قانونی انجام شود (O'Connor, 2019: 67).
- **بیمه:** اجاره‌دهنده ممکن است موظف به تأمین بیمه برای هواپیما باشد تا از خسارات احتمالی در طول مدت اجاره جلوگیری کند (FAA, 2021: 12).
- **تعمیر و نگهداری:** در برخی موارد اجاره‌دهنده مسئولیت تعمیر و نگهداری هواپیما را بر عهده دارد، به‌ویژه اگر این موضوع در قرارداد ذکر شده باشد (Dempsey, 2018: 89).

تعهدات اجاره‌گیرنده

- **پرداخت اجاره:** اجاره‌گیرنده موظف است مبلغ اجاره را طبق شرایط توافق شده به‌موقع پرداخت کند (Michael, 2020: 46).
- **نگهداری و استفاده صحیح:** اجاره‌گیرنده باید هواپیما را به طور صحیح نگهداری و از آن استفاده کند (O'Connor, 2019: 68).
- **بیمه:** اجاره‌گیرنده ممکن است موظف به تأمین بیمه برای هواپیما باشد تا در صورت بروز حادثه خسارات را پوشش دهد (FAA, 2021: 13).
- **بازگشت هواپیما:** در صورت عدم خرید هواپیما در پایان قرارداد، اجاره‌گیرنده موظف است هواپیما را در شرایط مناسب به اجاره‌دهنده بازگرداند (Dempsey, 2018: 90).
- **تعمیرات و هزینه‌ها:** اجاره‌گیرنده مسئول هزینه‌های تعمیرات و نگهداری هواپیما در طول مدت اجاره است (Michael, 2020: 47).

حقوق اجاره‌دهنده

- **حق دریافت اجاره:** اجاره‌دهنده حق دارد مبلغ اجاره را طبق شرایط توافق شده به‌موقع دریافت کند (O'Connor, 2019: 69).
- **حق نظارت و بازرسی:** اجاره‌دهنده حق دارد در زمان‌های معین هواپیما را بازرسی کند (FAA, 2021: 14).
- **حق فسخ قرارداد:** اجاره‌دهنده می‌تواند در صورت عدم رعایت تعهدات اجاره‌گیرنده قرارداد را فسخ کند (Dempsey, 2018: 91).
- **حق دریافت خسارت:** در صورت بروز خسارت به هواپیما ناشی از عدم رعایت تعهدات اجاره‌گیرنده، اجاره‌دهنده حق دارد خسارت‌های وارده را از اجاره‌گیرنده مطالبه کند (Michael, 2020: 48).

حقوق اجاره‌گیرنده

- **حق استفاده از هواپیما:** اجاره‌گیرنده حق دارد از هواپیما به طور قانونی و مطابق با شرایط قرارداد استفاده کند (O'Connor, 2019: 70).
- **حق مالکیت در پایان قرارداد:** در صورت رعایت شرایط قرارداد، اجاره‌گیرنده حق دارد در پایان مدت اجاره هواپیما را خریداری کند (FAA, 2021: 15).
- **حق دریافت اطلاعات:** اجاره‌گیرنده حق دارد از اطلاعات مربوط به وضعیت فنی و قانونی هواپیما مطلع شود (Dempsey, 2018: 92).
- **حق فسخ قرارداد:** اجاره‌گیرنده می‌تواند در شرایط خاصی قرارداد را فسخ کند (Michael, 2020: 49). در حقیقت درج حق فسخ در قرارداد تأمین مالی امکان‌پذیر است.

مقایسه قرارداد اجاره هواپیما با برخی از نظام‌های حقوقی

قرارداد اجاره هواپیما در نظام‌های حقوقی مختلف به دلیل تفاوت‌های ساختاری و فرهنگی می‌تواند ویژگی‌های خاصی داشته باشد که این تفاوت‌ها به‌ویژه در مقایسه با نظام حقوقی ایران قابل توجه است. در این بخش، به بررسی برخی نظام‌های حقوقی و تشابه آن با مقررات حقوق داخلی پرداخته می‌شود.

حقوق انگلستان

در حقوق انگلستان، قرارداد اجاره هواپیما تحت دو عنوان اصلی Wet Lease و Dry Lease قرار می‌گیرد. این نوع قرارداد معمولاً برای شرکت‌های هواپیمایی که نیاز به افزایش ناوگان عملیاتی خود به صورت موقت دارند مناسب است. در مقابل، قرارداد Dry Lease فقط شامل اجاره هواپیما بدون ارائه خدمات عملیاتی است و معمولاً برای شرکت‌هایی که دارای کادر پرواز و تجهیزات لازم هستند مورد استفاده قرار می‌گیرد (Meyer, 2013: 102).

در نظام حقوقی انگلستان، قرارداد اجاره یک حق مالکیت موقت در نظر گرفته می‌شود و ممکن است به صورت معوض یا مجانی اعطا شود. این ویژگی به شرکت‌های هواپیمایی این امکان را می‌دهد که با توجه به نیازهای خود از انعطاف بیشتری در مدیریت منابع خود برخوردار باشند. همچنین، قراردادهای اجاره هواپیما تحت قوانین خاصی از جمله قوانین حقوق تجاری و هوانوردی قرار دارند که به حفاظت از حقوق طرفین و تضمین اجرای صحیح قرارداد کمک می‌کند (Meyer, 2013).

علاوه بر این، در حقوق انگلستان تأمین مالی هواپیما معمولاً از طریق قراردادهای اجاره به عنوان یک روش متداول در صنعت هوانوردی شناخته می‌شود. این نوع قراردادها به شرکت‌های هواپیمایی این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به خرید مستقیم هواپیما به ناوگان خود بیفزایند و هزینه‌های خود را مدیریت کنند. همچنین، وجود مقررات مشخص در این زمینه، از جمله قوانین مربوط به بیمه و مسئولیت، به کاهش ریسک‌های مالی و قانونی کمک می‌کند (Meyer, 2013).

حقوق امریکا

در حقوق امریکا، قراردادهای اجاره هواپیما به همان روش مرسوم پیش گفته تقسیم می‌شوند. با این حال، قوانین و مقررات حاکم بر این قراردادها ممکن است برخی موارد خاص را اضافه کنند؛ چنان که قراردادهای اجاره معمولاً تحت قوانین هوانوردی فدرال و همچنین قوانین ایالتی قرار دارند. این قوانین شامل استانداردهای ایمنی، مجوزها، و الزامات بیمه‌اند که باید توسط شرکت‌های هواپیمایی رعایت شود (Baker, 2015: 78).

در قراردادهای Dry Lease در امریکا اجاره‌دهنده معمولاً مسئولیت نگهداری و تعمیرات هواپیما را به عهده دارد، درحالی‌که در قراردادهای Wet Lease اجاره‌دهنده باید کادر پرواز و خدمات عملیاتی را نیز تأمین کند. این نوع قراردادها به‌ویژه در شرایطی که شرکت‌های هواپیمایی به دنبال کاهش هزینه‌های عملیاتی و افزایش انعطاف‌پذیری هستند مورد استفاده قرار می‌گیرند (Baker, 2015: 79).

علاوه بر این، در نظام حقوقی امریکا تأمین مالی هواپیما از طریق قراردادهای اجاره یکی از روش‌های اصلی تأمین مالی در صنعت هوانوردی شناخته می‌شود. این روش به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که به جای سرمایه‌گذاری کلان در خرید هواپیما از مزایای اجاره بهره‌برداری کنند. همچنین، وجود بازارهای مالی قوی و نهادهای مالی تخصصی فرایند تأمین مالی را تسهیل می‌کنند (Baker, 2015: 79).

حقوق اسلامی

در حقوق اسلامی، قرارداد اجاره تحت عنوان «اجاره» مورد بررسی قرار می‌گیرد. این نوع قرارداد ابزاری قانونی برای تأمین نیازهای اقتصادی و اجتماعی جامعه شناخته می‌شود. در این زمینه، قرارداد اجاره هواپیما نیز باید شرایط خاصی را رعایت کند. از جمله این شرایط، تعیین مدت و مبلغ اجاره است (عزیزی، ۱۳۹۵: ۱۵۰).

در حقوق اسلامی، اصل بر این است که قراردادهای باید بر اساس رضایت طرفین و به گونه‌ای تنظیم شوند که به نفع هر دو طرف باشد. این موضوع به‌ویژه در قراردادهای اجاره هوابیما اهمیت دارد. زیرا این قراردادهای معمولاً شامل مقادیر قابل توجهی از سرمایه‌گذاری و منابع مالی هستند. همچنین، در حقوق اسلامی، رعایت اصول اخلاقی و نبود ربا (سود غیر منصفانه) در قراردادهای اجاره هوابیما اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، که این امر می‌تواند بر نحوه تنظیم قراردادهای اجاره هوابیما تأثیر بگذارد (عزیزی، ۱۳۹۵: ۱۵۰). در حقیقت به نظر می‌رسد می‌توان از چارچوب حقوق اسلامی نیز برای حل مسئله تأمین مالی هوابیما استفاده کرد و نیازهای روزآمد را نیز از ظرفیت انعطاف‌پذیری این منظومه حقوقی بهره‌مند ساخت.

وجوه مشترک تأمین مالی هوابیما در حقوق ایران و دیگر نظام‌های حقوقی

تأمین مالی هوابیما در حقوق ایران و دیگر نظام‌های حقوقی، از جمله حقوق انگلیس و آمریکا، دارای برخی تشابهات مهم و کاربردی است:

- قراردادهای اجاره: در هر سه نظام حقوقی یادشده، قراردادهای اجاره یک روش کلیدی برای تأمین مالی هوابیما شناخته می‌شوند. این قراردادهای به شرکت‌های هوابیمایی این امکان را می‌دهند که بدون نیاز به خرید مستقیم هوابیما به ناوگان خود بیفزایند و هزینه‌های خود را مدیریت کنند که این مهم از طریق بهره‌مندی از ظرفیت قرارداد اجاره محقق می‌شود.

- توجه به نیازهای عملیاتی: در هر سه نظام حقوقی (انگلیس، آمریکا، اسلامی) تأمین نیازهای عملیاتی و مالی شرکت‌های هوابیمایی از طریق انعطاف‌پذیری در قراردادهای اجاره مورد توجه قرار می‌گیرد. این انعطاف‌پذیری به شرکت‌ها اجازه می‌دهد با توجه به شرایط بازار و نیازهای خاص خود نوع قرارداد را انتخاب کنند.

- تضمین حقوق طرفین: در هر یک از نظام‌های حقوقی، قوانین و مقرراتی وجود دارد که به حفظ حقوق طرفین قرارداد کمک می‌کند. این قوانین شامل الزامات بیمه‌ای، مسئولیت‌ها، و تعیین حقوق طرفین در صورت بروز اختلافات است.

- رعایت اصول اخلاقی: در نظام‌های حقوقی، اصول اخلاقی در تنظیم قراردادهای اجاره اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این موضوع به‌ویژه در قراردادهای اجاره هوابیما که معمولاً شامل مقادیر قابل توجهی از سرمایه‌گذاری هستند اهمیت دارد.

- رعایت مقررات معاهدات بین‌المللی: با توجه به اینکه در حوزه هوانوردی کنوانسیون‌های مختلفی تدوین شده و رعایت مفاد آن‌ها در ایجاد رویه واحد در سطح بین‌المللی بسیار مؤثر است ضروری به نظر می‌رسد که کشورها مفاد معاهدات را به صورت کامل اجرا کنند. در این خصوص کشور ایران، به‌رغم اینکه به عضویت کنوانسیون ژنو (۱۹۴۸) درآمده، تاکنون الحاق آن به کنوانسیون کیپ تاون محقق نشده است.

نتیجه

قرارداد اجاره هوابیما به عنوان یکی از مهم‌ترین قراردادهای تجاری در صنعت هوانوردی و برای تحقق تأمین مالی شرکت‌ها دارای اهمیت ویژه است. با وجود اینکه این قرارداد در قوانین هوانوردی و حقوق مدنی و به طور مشخص و مرسوم تحت عناوین Wet Lease و Dry Lease تعریف شده‌اند، هنوز چالش‌هایی در زمینه اجرای آن وجود دارد. مقایسه قرارداد اجاره هوابیما در نظام‌های حقوقی دیگر می‌تواند به درک بهتر و بهبود وضعیت حقوقی این قرارداد در ایران کمک کند و یافتن تشابهات نشان‌دهنده اهمیت قراردادهای اجاره و تأمین مالی در صنعت هوانوردی در سطح جهانی است و می‌تواند به کشورهای مختلف کمک کند تا از تجربیات یک‌دیگر بهره‌برداری کنند و به بهبود فرایندهای حقوقی و تجاری خود بپردازند. بنابراین به نظر می‌رسد قانون‌گذار ایران می‌تواند با وضع مقررات خاص در خصوص قراردادهای تأمین مالی هوابیما به تسهیل فعالیت‌های تجاری و افزایش امنیت حقوقی در این حوزه کمک کند. در این زمینه پیشنهادهایی برای نیل به این مهم ارائه می‌شود:

- بررسی ابعاد دیگر حقوق مربوط به قراردادهای اجاره هوابیما: پیشنهاد می‌شود پژوهش‌های آتی به بررسی ابعاد دیگر حقوق مربوط به قراردادهای اجاره هوابیما بپردازند و دکترین حقوقی را گسترش دهند.

- توسعه مقررات خاص در خصوص قراردادهای اجاره هواپیما: قانون‌گذار باید مقررات خاصی در خصوص قراردادهای اجاره هواپیما و نحوه اجرای آن وضع کند تا مراودات تجاری مرتبط با این وسیله نقلیه تسهیل شود.
- با توجه به اینکه یکسان‌سازی قواعد تأمین مالی هواپیما در جامعه بین‌المللی در توسعه استفاده از این وسیله نقلیه تأثیر مثبت خواهد داشت، الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تجهیزات متحرک موسوم به کیپ تاون در این زمینه مؤثر خواهد بود.
- توسعه آموزش‌های حقوقی: برگزاری دوره‌های آموزشی برای وکلا و قضات در زمینه قراردادهای اجاره هواپیما می‌تواند به افزایش آگاهی و بهبود وضعیت حقوقی این حوزه کمک کند.

منابع

- آیین نامه اجرایی اجاره به شرط تملیک، مصوب ۱۳۶۱/۰۸/۲۶ شورای پول و اعتبار.
- پاک دامن، رضا (۱۳۷۳). *مجموعه قوانین و مقررات خدمات اقتصادی-بازرگانی*. تهران: مؤسسه مطالعات بازرگانی. ج ۱.
- جباری، محمد (۱۳۹۹). *حقوق مدنی و چالش های آن*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- جعفری لنگرودی، محمد (۱۳۸۷). *حقوق مدنی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- عزیزی، احمد (۱۳۹۵). *حقوق اسلامی و/جاره*. تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق.
- عمید، حسن (۱۳۷۵). *فرهنگ فارسی عمید*. تهران: امیرکبیر. ج ۱.
- قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۰۷/۰۲/۱۸.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۳). *حقوق مدنی عقود معین*. ج ۸. تهران: گنج دانش. ج ۱.
- Amid, H. (1996). *Omid Persian Dictionary*. Tehran: Amir Kabir Publishing. Vol. 1 (in Persian)
- Azizi, A. (2016). *Islamic Law and Rent*. Tehran: Imam Sadiq University Press. (in Persian)
- Baker, J. (2019). *Aircraft Financing: A Global Perspective*. London: Routledge.
- Belobaba, J., Odoni, A. R., & Barnhart, C. (2015). *The Global Airline Industry*. 2nd ed. USA: Wiley, Hoboken, NJ.
- Brealey, R. A., Myers, S. C., & Allen, F. (2016). *Principles of Corporate Finance*. USA: McGraw-Hill Education.
- C. Michael. (2020). *Leasing Aircraft: A Guide to the Legal and Financial Aspects*. *Aviation Law Journal*. USA: SMU.
- Civil Code of the Islamic Republic of Iran, ratified on 18/02/1928. (in Persian)
- Eshraghi Arani, M. (2016). *International Air Law and Policy*. London: Routledge.
- Executive Bylaw of Lease Purchase Agreement, approved on August 26, 1982, by the Money and Credit Council. (in Persian)
- General Aviation Dry Leasing Guide, Faa, 2021, USA:FAA
- Jabari, M. (2020). *Civil Law and Its Challenges*. Tehran: Tehran University Press. (in Persian)
- Jafari Langarudi, M. (2008). *Civil Law*. Tehran: Tehran University Press. (in Persian)
- Katouzian, N. (2014). *Civil Law - Property Law*. Tehran: Mizan Publishing. (in Persian)
- M. A. O'Connor (2019). *Aircraft Leasing: A Comprehensive Guide*. *Journal of Air Law and Commerce*. USA: SMU
- Meyer, J. (2013). *Air Law: A Comprehensive Guide to International Air Transport*. New York: Aviation Publishers.
- Molen, T. (2018). *Airline Operations and Management: A Management Textbook*. Routledge, Abingdon: Oxon.
- P. H. Dempsey (2018). *The Law of Aviation*. USA: West Academic Publishing.
- Pakdaman, R. (1994). *Collection of Economic and Commercial Services Laws and Regulations*. Tehran: Business Studies Institute. Vol. 1. (in Persian)
- Shannon Ackert (2014). *Redelivery Considerations in Aircraft Operating Leases*. USA: Aircraft Monitor.
- U.S. Federal Aviation Administration (FAA). (2021). *Aircraft Leasing and Financing*, USA: FAA Advisory Circular.
- Vitaly guzhva (2024). *Sunder raghavan, damon j. d'agostino, aircraft leasing and financing*. 2nd ed. Holland: Elsevier
- Yan Wang (2000). *Evolution of Aircraft Finance Law thesis for degree of master of law*. Montreal: McGill University.
- <https://www.legalflightdeck.com/2023/08/articles/financing/operating-lease-finance-lease-key-differences>
{ Accessed 29 December 2024 }